Jahrgang 1. Preis einschl. Zustellung 40 gr.

April 1929 Deutsche Ausgabe Nr. 4

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Z.Z.A.R.P.

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ul. Marjacka 3 I. — Telefon 3184

NR. 4 APRIL 1929 1. JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Marjacka 3 I. — Tel. 3184
der poln. Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5 — Bezugspreis pro Halbjahr 2,40 zł. für je eine Ausgabe

Ueber gesundheitliche Einrichtungen in Garagen

Es kann nicht genug darauf hingewiesen werden, wie gesundheitsschädlich und lebensgefährdend die sehr giftigen, kohlenoxydhaltigen Auspuffgase leerlaufender Fahrzeug- und Flugzeugmotoren sind. Es sind in den vergangenen Wintermonaten eine ganze Reihe tödlich verlaufener Unfälle vorgekommen, die hätten vermieden werden können, wenn die gesundheitstechnischen Einrichtungen in den Garagen in genügendem Masse vorgesehen worden wären. Es ist ganz besonders bemerkenswert, dass sich solche Unfälle meist an sehr kalten Tagen ereignen; der Grund hierfür liegt wohl darin, weil dann die Einstellräume wegen der Kälte stets peinlich geschlossen gehalten werden. Selbstverständlich liegen damit die günstigsten Verhältnisse für Kohlenoxydvergiftungen vor.

Die behördlichen Vorschriften über Bau und Einrichtung in Räumen zur Unterstellung von Kraftfahrzeugen erstrecken sich in der Hauptsache auf sicherheitliche, besonders feuerpolizeiliche, aber leider nur zum geringen Teil auf gesundheitstechnische Fragen. So kann es leider auch vorkommen, dass, wie schon oben gesagt, alljährlich eine grosse Zahl von Kraftwagenführern tödlich verunglückt. Nach einer amtlichen Statistik wurden von den im Jahre 1926 in Preussen festgestellten 242 Todesfällen in Garagen 85 Proz. durch die Auspuffgase der Kraftwagen verursacht. Nach dem bisher vorliegenden weiteren Material steigt die Kurve der Kohlenoxydgasvergiftungen in Garagen mit Beginn der Winterszeit stets steil an.

Im nachstehenden seien nur einige der vielen Zeitungsnachrichten über Kohlenoxydgasvergiftungen angeführt.

1. Zwei Fahrer begeben sich in die Garage, um eine kleine Arbeit am Wagen vorzunehmen. Sie kommen nicht wieder. Man findet sie nach Stunden tot im Wagenraum. Grund: Kohlenoxydgasvergiftung durch die Auspuffgase.
2. Ein Fahrer lässt in der Garage den Motor im Leerlauf warmlaufen und trifft inzwischen am Fahrzeug die letzten Vorbereitungen zur Abfahrt. Er wurde tot neben dem Wagen vorgefunden. Grund: Einatmen giftiger Auspuffgase.

Diese Unfälle traten im Winter ein. Die Garagentüren waren wegen der Kälte geschlossen, um das Garageninnere durch die warmen Auspuffgase zu erwärmen und den Aufenthalt behaglicher zu machen. Diese Unglücksfälle hätten vermieden werden können, wenn die verantwortlichen Personen sich der Gefahr bewusst und wenn für ausreichende Entlüftung gesorgt worden wäre.

Nach den Untersuchungen von Dr. Dettlinger ist festgestellt worden, dass beim Leerlauf eines Motors etwa zwei und mehr Prozent Kohlenoxydgas abgehen. Dieser Anteil steigt mit Abnahme der Belastung und bei ungünstiger Verbrennung ganz gewaltig und kann bis 10 Proz. betragen. In besonders ungünstigen Fällen wurden sogar 15 Proz. Kohlenoxydgas festgestellt. Das Gas ist farblos und warnt seine Opfer weder durch Geruch noch durch Geschmack, weshalb eben die Möglichkeit einer Vergiftung so gross ist. Luft, der nur 0,4 Raumprozent Kohlenoxydgas beigemischt werden, verursacht schon beim Einatmen Kopfschmerz und Betäubung, was nach kurzer Zeit aber auch den Tod herbeiführen kann. Wer bei solchen Vergiftungen mit dem Leben davonkommt, hat an schweren Nachkrankheiten, Blutarmut, allgemeine Körperschwäche, Durchfälle, Nierenentzündung und Herzmuskelentartung zu leiden. Auch das Zentralnervensystem wird dabei in Mitleidenschaft gezogen.

Aber auch Benzin- und Benzolgase, die in einer Garage zur Entwicklung kommen, können nachteilig auf die Gesundheit einwirken. Es sollten auch gegen diese Gas-Luft-Gemische Sicherheitsmassnahmen ergriffen werden. Da nun diese Gase (Benzin- und Benzolgase) schwerer als Luft sind, lagern sie in den Garagen unten, dicht über dem Fussboden und können beim arbeiten unter dem Wagen ebenso gefährlich werden wie die Auspuffgase. Es ist deshalb in erster Linie notwendig, dass man eine Garagenlüftungsanlage so ausführt, dass zunächst eine untere Absaugung der Abluft vorgesehen wird. Die Zuluft, d. h. die frische Aussenluft, die im Winter natürlich auf Raumtemperatur vorzuwärmen ist, tritt oben, knapp unterhalb der Decke in den Raum ein; sie bewirkt eine gleichmässige Verteilung der Frischluft und drückt die angekühlte, verbrauchte Luft nach unten. Durch den geringen Ueberdruck, den die Belüftung erzeugt, wird auch verhindert, dass die mit Kohlenoxyd geschwängerten Auspuffgase nach oben aufsteigen, sie werden vielmehr durch die Ablaufanlage sofort unten mit abgesaugt. Das Prinzip einer derartigen Garagen-Be-

und -Entlüftung hat den Vorzug, dass die Atmungsorgane der in den Räumen Arbeitenden mit der schlechten, äusserst gesundheitsschädlichen Gas-Luft-Mischung gar nicht erst in Berührung kommen.

Die Vorverwärmung der von der Belüftung eingeführten Frischluft und die Verteilung dieser Luft kann nun auf ganz verschiedene Art und Weise vorgenommen werden. Entweder kommen für die Vorerwärmung Lufterhitzer in Frage, die mit Dampf oder Warmwasser gespeist werden und in ihrem Inneren im Vollbade verzinkte Heizregister aufweisen, oder aber es werden in den Fällen, wo Dampf oder Warmwasser nicht zur Verfügung steht, Luftheizungsöfen aufgestellt, die mit Kohle oder Koks direkt befeuert werden.

Für derartige Belüftungsanlagen, die natürlich gleichzeitig auch als Luftheizungsanlagen tätig sein können, empfiehlt sich auch die Aufstellung von Einzelheizaggreg., die die Zuluft direkt in den Raum ausblasen, die also ohne Luftverteilungsrohrleitung zum Einbau kommen. Diese Einzelheizaggregate sind besonders zu empfehlen, weil sie durch ihre gefällige äussere Form sich allen Verhältnissen gut anpassen, wenig Platz brauchen und schnell und leicht zu montieren sind. Auch besitzen sie einen grossen Aktionsradius.

Die Bewohner enger Strassen mit hohen Häusern, die in unmittelbarer Nähe von Grossgaragen liegen, klagen sehr oft über die üblen Eigenschaften der Auspuffgase, die den Garagen entsteigen. Wenn hier auch nur in den seltensten Fällen Vergiftungserscheinungen festzustellen sind, so leidet immerhin das allgemeine Wohl unter den fortgesetzten Schädigungen. Manche der sogenannten nervösen Krankheitssymptome sind auf diese Schädigungen zurückzuführen.

Wenn nun eine Garage ungünstig liegt, dann muss zur Beseitigung der vorgenannten Uebel am besten noch ein Luftwaschapparat vorgesehen werden. In diesem Apparat wird gewöhnliches Leitungswasser durch Düsen ganz fein zerstäubt und die schlechte Luft vor ihrem Austritt aus dem Garagenraum ins Freie durch diesen Wasserschleier geführt. Das Wasser schlägt dann die Gase und Dünste nieder und die Luft tritt gereinigt ins Freie.

Wenn die vorstehenden Betrachtungen mit dazu beigetragen haben, auch die Kenntnis der grossen Gefahr der Auspuffgasvergiftungen in alle beteiligten Kreise zu bringen, so ist der Zweck dieser Zeilen erfüllt.

Aus der Fahr-Praxis

Vorsicht! Es ist eben heute so, dass das Publikum gefahren werden muss. Nicht angefahren, sondern gefahren. Das heisst, der weitaus grösste Teil des Publikums kann und will sich noch nicht an den gewaltig gestiegenen Verkehr gewöhnen. Da muss sich eben der Fahrer an das Publikum gewöhnen und muss für dasselbe mitdenken. Also man muss schon von vornherein darauf gefasst sein, der Fussgänger läuft zurück. Man wartet schon darauf und ist dagegen gewappnet. Dann ist die Situation nicht neu und der Weg des Gedankens des Bremsenwollens vom Gehirn bis zur Tat des Bremsens ist erheblich verkürzt, weil er nicht erst durch die Abzweigdose und durch die Station für Erschrekken laufen muss. Der Fahrer schaltet also eine Sicherung ein und die heisst Vorsicht. Denn erschrickt der Fahrer, dann ist er im Moment nicht über die Situation erhaben und eine Sekunde Versäumnis oder gewissermassen Zeitverlust ist oft schon entscheidend.

Bei einer Strassenkreuzung sieht die Geschichte etwa so aus. Ich weiss, dass jemand herauskommt und richte mich schon darauf ein. Ich weiss auch, dass der Betreffende eventuell verkehrt fährt oder den Kopf verliert. Ich habe das Verkehrsbild in mich aufgenommen. Ich kenne die augenblickliche Situation. Es fehlt nur der Wagen von rechts. Ah, da ist er ja. Fahre nur durch, Kleener. Glatte Sache, Strassenkreuzung links. Ich habe Vorfahrt. Ob der jetzt von links kommende nicht noch durchsaust? Tatsächlich. Geärgert hat er mich, aber nicht erschreckt. Ich war darauf gefasst und konnte deshalb die Ruhe behalten und jeden Gefahrmoment von vornherein ausschalten.

Wenn man etwas tun will, muss man es von vornherein denken und auch erst wollen. Wenn ich will, gibt das Gehirn den betreffenden Befehl an, der in Frage kommende Muskel des Körpers und dieser setzt dann den Körperteil, Arm, Bein usw. in Bewegung, der etwas tun soll. Immerhin ein ganz schöner Instanzenweg. Ein Fahrer nun, der viel im Verkehr steht, erlebt ja auch viele Situationen. Er bremst, kuppelt gewissermassen automatisch, ihm kommt der Instanzenweg der Gedanken nicht mehr zum Bewusstsein, man sagt, er tut es instinktiv. Im Gefahrenmoment sieht er auch nur die für ihn in Frage kommenden Dinge, er konzentriert sich auf die Situation. Er wählt das kleinste Uebel. Das ist meistens die Fahrtunterbrechung, das Anhalten.

Geistesgegenwart ist ein begehrter Artikel des täglichen Bedarfs für den Kraftfahrer. Wie erlangt man Geistesgegenwart? Kollegen, ich kann sie auch nicht kiloweise abgeben oder Euch ein Allheilmittel gegen Autounfälle anpreisen. Aber sehen wir mal nach dem Lande mit dem stärksten Verkehr, nach Amerika. Der Amerikaner ist wohl ohne Zweifel der modernste und patenteste Erdenbürger. Wie schult er seine Fahrer? Er hält sie zur Selbstdisziplin, zur Selbstschulung, zum Denken an.

Das ist doch klar, wie eine tausendkerzige Osramlampe. Je mehr ich mich mit einer Materie befasse, je mehr dringe ich in sie hinein, je vertrauter bin ich mit ihr, sie bietet mir nichts Neues mehr und so ist es mit den Autounfällen. Man muss nachdenken, im Geiste die Situation sich vorstellen, wie würdest du handeln, was wären die Folgen. Damit schult man sein Denken, man denkt dann schneller, infolgedessen handelt man schneller, man hat eben Geistesgegenwart. Dieses ist die Geistesgegenwart vor dem Unfall. Ein Allheilmittel vor Unfällen gibt es nicht. Wenn aber schon einmal etwas passiert, darf man selbst bei der Katastrophe den klaren Kopf nicht verlieren und soll auch da noch das kleinste Uebel wählen. Z. B. fahre ich doch, ehe

ich ein Menschenleben gefährde, lieber den Wagen kaputt, oder ich sichere vor allen Dingen im letzten Moment mein Augenlicht vor den gefährlichen Glassplittern.

Auch nach dem Unfall kann man durch schnelles und ruhiges Handeln oft noch sehr viel retten. Habe ich jemand verletzt, sofort zum Arzt oder in das Krankenhaus. Ich hatte neulich Gelegenheit bei einem Herrenfahren zuzusehen, wie er sich nach dem Unfall anstellte, und zwar hatte er ein Kind überfahren. Statt nun das Kind sofort zum Arzt zu bringen, schreibt er erst langsam und bedächtig Zeugen auf. Bis das Publikum Krach machte und er sich die Sympathie der Zeugen verscherzt hatte. In solchen Fällen also: Bitte, wer hat das gesehen? Wollen sie mit zum Arzt fahren oder bleiben Sie hier, ich will bloss, dass der Verletzte erst Hilfe bekommt. Ich komme dan sofort zurück. Jeder Zeuge hat dann doch den Eindruck, das ist ein vernünftiger Mensch. Die Sympathie des Zeugen ist aber ein nicht zu verachtender Faktor bei einer eventuellen späteren Gerichtsverhandlung. Geistesgegenwart nach dem Unfall.

Wünschenswert wäre es jedoch, dass wir als Berufskraftfahrer mehr Einfluss auf die Gesetzgebung hätten, so dass es Vorschrift würde, dass jeder Wagen mit Feuerlöscher, Verbandskasten und splitterfreiem Glase ausgerüstet sein muss. Auch wäre es vorteilhaft, wenn von seiten der Unfallberufsgenossenschaft unserer Berufsgruppe mehr Beachtung geschenkt würde. Hier fehlen noch exakte Richtlinien. Einstweilen wollen wir durch Meinungs- und Erfahrungsaustausch als moderne Kraftführer uns selbst auf diesem Gebiete weiterhelfen getreu dem Grundsatz:

Einer für Alle, alle für Einen!

Die Schrecksekunde

Fortschritte in Automobilprozessen.

In den Automobilprozessen spielt die Schrecksekunde neuerdings eine sehr grosse Rolle. Der Kraftfahrer, der bekanntlich mit ganz plötzlich auftauchenden Hindernissen rechnen muss, zu dessen Lasten es geht, dass ein Kind plötzlich aus einem Torbogen über die Strasse läuft, dass ein Radfahrer unmittelbar vor dem Ueberholen nach links hinüberlenkt, kann zu seiner Entlastung darauf hinweisen, dass der Schreck über unerwartet auftauchendes, gefahrdrohendes Hindernis seine Entschlussfähigkeit beeinflusst, dass insbesondere zwischen dem Augenblick, in dem ihm die Gefahr zum Bewusstsein kommt, bis zu dem Augenblick, in dem seine Nerven und seine Muskeln darauf reagieren, also er die Bremse zieht, ausweicht oder eine sonstige gefahrabwendende Tätigkeit ergreift, ein gewisser Zwischenraum vorhanden ist.

In der Regel ist der einzige objektive Massstab für die Art und Weise, wie der Kraftfahrer gefahren ist, insbesondere seine Schnelligkeit, die Bremsspur, d. h. die Spur, die auf der Strasse den Weg zeigt, den die durch die Bremse blockierten Räder zurückgelegt haben. Die Zeugenaussagen geben meistens ein ausserordentlich verworrenes Bild. Es ist ja auch nur natürlich, dass Unfälle, die sich im Zeitraum von Sekunden abspielen, von den Zeugen nicht genau und richtig wiedergegeben werden können. Die Aussagen der Zeugen widersprechen sich in der Regel so stark, dass der Richter für seine Einstellung, ohne irgendwie etwa ein falsches Urteil zu geben, beliebige Zeugen zur Verfügung haben wird. Aus dem Bremsweg lässt sich nun auf Grund der Erfahrung einwandfrei die Geschwindigkeit feststellen, und zwar sowohl für die Vierrad-, wie für die Zweiradbremse. Bei einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern ist die Bremsspur bei der Zweiradbremse zirka 9 Meter, bei der Vierradbremse zirka 4 1/2 Meter. Bei 60 Kilometer Geschwindigkeit ist die Bremsspur bei der Zweiradbremse zirka 38 Meter, bei der Vierradbremse zirka 20 Meter. Hierbei ist lediglich die ebene Landstrasse und trockenes Wetter zugrundegelegt. Die Bremsspur ändert sich bei nassem Wetter insbesondere bei schlüpfrigem Asphalt. Nun legt ein Kraftfahrzeug auf ebener Landstrasse bei 30 Kilometer Geschwindigkeit 16.6 Meter in der Sekunde zurück.

Hatte z. B. der Wagen eine an sich zulassige Geschwindigkeit von 50 Kilometern auf der Landstrasse, so benötigt der Wagen bei einer Vierradbremse unter Berücksichtigung der Schrecksekunde einen Total-Bremsweg von über 20 Meter. Ist die Entfernung vom Augenblick des Auftauchens des Hindernisses bis zur Unfallstelle z. B. nur 10 Meter, Betätigung beider Bremsen unmöglich, ein Unfall also trotz grösstmöglichster Sorgfalt nicht zu vermeiden.

Dass die Schrecksekunde dem Kraftfahrer unbedingt zu Gute zu halten ist wird jetzt auch von oberen Gerichten anerkannt. Wie lang aber nun beim einzelnen Beschuldigten die Schrecksekunde währt, das hängt von der Auffassungsfähigkeit des Führers ab. Verschiedene Menschen reagieren auf plötzlich auftauchende Hindernisse sehr verschieden.

Diese Reaktion kann heute psychotechnisch geprüft werden. Erst eine solche Prüfung ergibt ein klares Bild für die Schuld oder Nichtschuld des Fahrers, und wäre im Interesse der Aufklärung von Unfällen zu fordern.

Man kann endlich noch weiter gehen und überhaupt die Erteilung des Führerscheins von einer solchen Prüfung abhängig machen.

Sind die jetzigen Prüfungen von Kraftfahrzeugführern praktisch?

Wir bringen im folgenden die Ausführungen eines alten Fahrlehrers ohne vorläufig dazu Stellung zu nehmen, da wir über dieses Thema in einer der nächsten Nummern einen ausführlichen Artikel bringen wollen. (Die Red.)

Die Frage der sachgemässen Prüfungen der Kraftfahrzeugführer dürfte schon oft Anlass zu Kritiken gegeben haben. Deshalb ist es angebracht, diese einmal näher zu betrachten. Zunächst stelle ich die Frage: Ist der amtlich anerkannte Sachverständige in der Lage, sich ein wahres Bild über das Wissen und die Fähigkeiten des Prüflings zu verschaffen, ohne dass er diesen vorher kannte? Ich glaube, dieses verneinen zu müssen.

Es gibt Leute, die jede Prüfung mit einer übergrossen Besorgnis und Angst entgegensehen. Sie sind bei der mündlichen Prüfung oft nicht in der Lage, nur einigermassen das zu beantworten, was sie wirklich wissen, sie werfen bei ihren Antworten alles mögliche durcheinander und erwecken so den Eindruck, als wenn ihr Wissen über die befragten

Dinge gleich Null wäre. In manchen Fällen, in denen solche Leute durch ihre Angst und Befangenheit die Prüfung nicht bestanden haben, habe ich nachher festgestellt, dass sie bis auf einige belanglose Fragen alles beantworten konnten. Der Prüfende muss nur versuchen, auf diese Leute beruhigend einzuwirken und in vielen Fällen die Fragen verständlicher auszudrücken, dann wird auch die Antwort richtig ausfallen. Es ist doch unverständlich, dass z. B. jemand, der in einer Grosstadt aufgewachsen, die ganze Fahrschule durchgemacht und seine Schulfahrten vorher zum grössten Teile im Grossstadtverkehr zurückgelegt hat, nicht wissen sollte, dass der wagerecht ausgestreckte Arm des Schutzmannes das Haltezeichen bedeutet. Oder wenn auf die Frage, woran die Pleuelstange befestigt ist, die Antwort kommt, an der Cardanwelle, so ist auch dieses wie ersteres ein Zeichen von Aengstlichkeit, bei der jedes vernünftige Ueberlegen aufhört.

Wie ganz anders sieht es aus bei Leuten, die eine Begabung haben, ihr Wissen aus einem Buche auswendig lernen. Diese antworten dreist und schlagfertig, verstehen oft gar nicht, wie sie ihre Antwort praktisch in die Tat umsetzen sollen. Infolge ihrer guten Antworten haben sie gewöhnlich nur wenig Fragen zu beantworten und kommen so, trotz ihrer Unwissenheit, in der Praxis leicht durch die theoretische Prüfung.

Wie bei der theoretischen Prüfung ist es auch häufig bei der praktischen Fahrprüfung. Der ängstliche Fahrer, der schon während seiner Ausbildung immer nur an einen Unfall denkt und daher mit übergrosser Vorsicht fährt, wird sich natürlich bei der Prüfung mit noch grösserer Angst ans Steuer setzen und oft mit zitternden Knien eine Unsicherheit zeigen, die sich zwar durch schlechtes Schalten oder öfteres Stehenbleiben des Motors auswirkt, aber sonst im Strassenverkehr nicht gefährlich wird. Seine besondere Vorsicht bietet aber nach bestandener Prüfung eine Gewähr für einen sicheren Fahrer.

Und wie sieht es wieder aus bei den von mir schon oft als Windhunde bezeichneten Leuten? Schon während ihrer Ausbildung sind sie durch den Fahrlehrer oft nur mit Gewalt von zu schnellem und frechem Fahren zurückzuhalten. Diese aber ernten bei der Prüfung von dem Sachverständigen fast immer ein Lob. Nach kurzer Zeit aber kann man erfahren, was für Unheil sie im Strassenverkehr angerichtet haben. Diese Leute, die von sich glauben, etwas Aussergewöhnliches zu verstehen und zu können, werden meistenteils zu einer ausserordentlichen Gefahr für ihre Mitmenschen.

Nach diesen von mir gemachten Erfahrungen vertrete ich schon längst den Standpunkt, dass nur der Fahrlehrer, der den Schüler ausgebildet hat, einzig und allein in der Lage ist, zu beurteilen, wann dieser mit einem Kraftfahrzeug allein in den Verkehr geschickt werden kann, ohne andere und sich selbst zu gefährden. Somit könnte dann jede besondere Prüfung in Fortfall kommen und mit dieser auch all die lange Wartezeit zwischen beendeter Ausbildung und dem Empfang des Führerscheins. Einem befürchteten Bestechungswesen an die Fahrlehrer könnte durch ihre Vereidigung begegnet werden. Andernfalls wäre dieses auch schon durch einen festen und restlosen Anschluss aller Fahrlehrer an ihre zuständige Organisation zu unterbinden. Nur dadurch kann die Bezahlung der Fahrlehrer so geregelt werden, dass sie durch strengste Disziplin unter sich auch gegen Bestechungsgelder ankämpfen können.

Verschiedenes

Glückwünsche.

Den Kolleegn:

Wymazala (1), Kokoschka (3), Niedobecki (4), Kurpas (4), Krzymień (6), Kabik (8), Skowroski (9), Hoffman (9), Kowalski (9), Kucharski (10), Zabiński (13), Makowski (13), Mrokwa W. (14), Grojec (14), Szydło (17), Czołga (17), Fabianek (18), Libor (20), Pyszny (21), Metzner (25), Bogacki (28)

sprechen wir aus Anlass ihres im April stattfindenden Geburtstages unsere Glückwünsche aus.

Der Vorstand
des Z. Z. A. Katowice

—◆—

Die 30 proz. Lohnzulage für die in der Grossindustrie beschäftigten Schofföre

Wie wir bereits in der vorigen Nummer unseres Blattes geschrieben haben, steht lt. Ministerialverordnung den Chauffeuren, die in der Grossindustrie beschäftigt sind, für ihre Fahrbereitschaftszeit eine 30-prozentige Lohnzulage zu. Dieser Punkt war auch Gegenstand einer der letzten Beratungen des Schlichtungsausschusses, welcher diesen Spruch erläutert und bestätigt hat. Dies geschah auf Antrag des Zw. Zaw. Automobilistów, der sich in diese Angelegenheit wiederholt an den Demobilmachungskommissär gewandt hat. Unsere Mitglieder bitten wir Verzeichnisse der Chauffeure aufzustellen, die bei der Grossindustrie beschäftigt sind um für diejenigen, welche diese Aufbesserung nicht bekommen haben, dieselbe zu erreichen.

Spółdzielnia.

Am 15. III. d. J. fand im Hotel Centralny Katowice eine Sitzung der Benzin-Verkaufs-Genossenschaft statt. Auf der Tagesordnung stand als Hauptpunkt die Anstellung eines Kollegen für die Genossenschaft, damit dieselbe richtig geführt wird. Infolge des vergrösserten Umsatzes war es nicht mehr möglich die ganze Administration ehrenamtlich zu bewältigen. Es wurde beschlossen einen Kollegen auf Probezeit anzustellen. Hoffen wir, dass dadurch die Genossenschaft sich den Platz erringt der ihr zusteht. An den Kollegen liegt es, mitzuwirken, dass dies geschieht und die Unterstützungskasse, die beim Verbande besteht, von den bei der Genossenschaft erzielten Gewinn, gestärkt wird.

Eine wichtige Erfindung

wurde auf der New-Yorker Automobilausstellung vorgeführt. Sie verhindert automatisch jedes Zurückrollen des Fahrzeuges auf Steigungen, ohne dass seitens des Fahrers irgendwelche Bremstätigkeit erforderlich wäre. Es ist zu erwarten, dass diese äusserlich gar nicht in Erscheinung tretende wichtige und interessante Einrichtung bald zur selbstverständlichen Ausrüstung jedes Kraftwagens gehören wird.

Anzahl der registrierten Kraftfahrzeuge in Polen am 1. I. 1929

(ohne Militär-Kraftwagen)

Lfd. Nummer	Woje-wodschaft	Anzahl der Einwohner	Anzahl der Automobile					Anzahl der Motor-Räder	Andere Kraft fahrzeuge	Gesamtzahl aller Kraft-Fahrzeuge	Zunahme im Jahre 1928 in Proc	Anzahl der Einwohner die auf ein Kraftzeug entfallen
			Pers. Wagen	Auto-Droschken	Auto buse	Last-wagen	Zusammen					
1	Białostockie	1 477 909	203	120	143	107	473	53	2	628	55,5	2 356
2	Kieleckie	2 882 551	821	182	349	335	1 686	192	20	1 899	49,6	1 520
3	Krakowskie	2 265 449	1 022	378	2[illegible]6	404	2 020	469	40	2 529	17,0	895
4	Lubelskie	2 373 448	292	71	227	63	653	15	2	670	29,3	3 542
5	Lwowskie	3 089 722	878	422	174	188	1 662	215	24	1 901	17,7	1 615
6	Łódzkie	2 560 841	1 125	444	381	386	2 336	27[illegible]	29	2 637	58,	96
7	Nowogrodzkie	910 343	77	30	67	20	203	14	—	217	6,[illegible]	4 195
8	Poleskie	979 503	102	35	54	26	217	21	—	238	133,3	4 117
9	Pomorskie	1 063 600	1 326	372	80	441	2 219	561	16	2 796	34,7	380
10	Poznańskie	2 236 919	3 386	671	157	548	4 762	940	37	57[illegible]9	25,8	390
11	**Śląskie**	**1 278807**	**19[illegible]8**	**112**	**104**	**707**	**2851**	**948**	**21**	**3820**	**28,0**	**335**
12	Stanisławowskie	1 522 285	214	90	90	50	444	66	1	411	61,0	2 980
13	Tarnopolskie	1 622 837	27	14	47	27	215	13	1	229	71,0	7 091
14	Warszawskie	2 401 801	1 169	201	560	436	2 315	1[illegible]9	—	2 484	47,4	967
15	Kom. Rządu w Warszawie	1 064 815	2 700	2 654	54	1 083	6 492	569	85	7 146	30,7	146
16	Wileńskie	1 143 123	149	144	98	43	434	25	—	460	40,0	2 485
17	Wołyńskie	1 634 264	15[illegible]	66	91	32	340	54	—	394	79,0	4 [illegible]48
	Zusammen	3[illegible] 511 217	15 670	6 016	2 841	4 896	29423	4 [illegible]97	278	34 298	33,7	889

Wie weit wir anderen Ländern — betreffs Automobilismus zurückstehen, ersieht man aus der untenstehenden Tabelle. Diese bringt das Verhältnis der Anzahl der Kraftfahrzeuge zur Einwohnerzahl in den einzelnen Ländern im Jahre 1926 und 1927. Die Zahlen aus dem Jahre 1928 liegen noch nicht vor, dürften jedoch auf jeden Fall dieses Verhältnis noch verbessert haben.

Nach den für 1927 festgestellten Ziffern hatten

LÄNDER	Personenkraftwagen (in 1000 Stück)		Lastkraftwagen (in 1000 Stück)		Kraftwagen insgesamt (in 1000 Stück)		Auf 1 Kraftwagen entf. Einwohner	
	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927
Ver. Staaten von Amerika	17522	19373	2432	2764	19954	22137	6	5
Grossbritanien	679	775	224	249	903	1024	49	43
Frankreich	485	611	250	280	735	891	54	44
Kanada	647	735	73	85	720	820	12	11
Australien	246	312	46	63	291	375	20	16
Deutsches Reich (ohne Saargebiet)	207	268	90	101	297	369	211	171
Italien	83	108	32	30	1[illegible]5	138	346	29[illegible]
Spanien	70	121	6	14	76	135	286	161
Belgien	51	54	42	43	93	97	82	80
Niederlande	42	47	15	22	56	69	21	106
Schweiz	29	42	9	10	38	52	102	75

Waffenscheine für Kraftfahrer. — Mit Gültigkeit für das ganze Reichsgebiet.

Der Automobilklub von Deutschland hatte kürzlich an das Reichsinnenministerium die Eingabe gerichtet, bei der Erteilung von Waffenscheinen die Kraftfahrer, die bei Ueberlandfahrten durch abgelegene Gegenden völlig auf sich selbst angewiesen sind, besonders zu berücksichtigen. In der Antwort an den A. v. D. wird vom Reichsinnenminister betont, dass gerade die Rücksichten auf den Strassenverkehr dafür massgebend gewesen sind, dass die Möglichkeit, Kraftfahrern Waffenscheine mit Gültigkeit für das ganze Reichsgebiet auszustellen, in das Gesetz über Schutzwaffen und Munition aufgenommen wurde. Das Bedürfnis zum Führen einer Waffe, das für die Ausstellung eines Waffenscheines nachgewiesen werden muss, ist nach Ansicht des Reichsinnenministers bei solchen Kraftfahrern, die häufig mit ihrem Wagen Fahrten durch einsame Gegenden machen, im allgemeinen zu bejahen, nicht dagegen bei Kraftfahrern, die ihre Wagen regelmässig nur zu Fahrten in der Stadt benutzen, z. B. bei den Droschkenführern. Das hFühren der Waffe kann im Waffenschein auf die Fahrten mit dem Kraftwagen beschränkt werden, wodurch Missbräuche vermieden würden. Das Reichsinnenministerium hat jetzt die obersten Landesbehörden gebeten, die nachgeordneten Stellen anzuweisen, in dem erwähnten Umfange den Wünschen der Kraftfahrer auf Ausstellung von Waffenscheinen mit Gültigkeit für das ganze Reichsgebiet stattzugeben. Auch der preussische Innenminister hat die Polizeibehörden in diesem Sinne verständigt.

Das Schlusslicht des Reiters.

Reichsdeutsche Auto- und Motorradverbände verlangen von den zuständigen Stellen die Bestimmung, dass auch der Reiter bei Einbruch der Dunkelheit ein Schlusslicht zu tragen habe, wobei es gleich bleibt, ob es am Rücken des Pferdes oder

Reiters befestigt wird. Die Verbände finden die Massnahme für einen gesicherten Verkehr erforderlich.

Und bei uns???

Automobilbedarf der Balkanländer.

Die Balkanländer verfügen bisher über einen verhältnismässig kleinen Bestand an Kraftfahrzeugen und sind ohne Frage auf diesem Gebiete sehr aufnahmefähig. In Griechenland entfällt auf 377 Einwohner 1 Auto, in Rumänien eines auf 852 Einwohner, in Jugoslavien eines auf 1150 und schliesslich in Bulgarien ein Auto auf 2210 Einwohner. In Griechenland, das also verhältnismässig am stärksten motorisiert ist, entfallen zwei Drittel des Kraftwagenbestandes auf Lastfahrzeuge

Kleinauto.

Der Generalvertreter einer berühmten Kleinautofabrik fuhr einen Interessenten in solch einem winzigen Wägelchen durch die Welstadt spazieren. Plötzlich verschwand das Tageslicht, um zwei Sekunden darauf wieder zu erscheinen.

Ganz verwundert fragte der Passagier: „War das ein Tunnel?"

„Nein", lautete die Antwort, „dass war nur ein grosser Verkehrsomnibus."

Pferdegespanne im Zentrum der Stadt seit dem 1. Januar 1929 verboten.

Nur noch motorisierte Fahrzeuge werden im Zentrum von Paris zugelassen. Das Pferd ist dort endgültig verbannt. Schon seit Monaten hatte die Pariser Verkehrspolizei Ermittlungen über die Ursachen der vielen Verkehrsstockungen und Unfälle anstellen lassen. Sie kam dabei zu dem Ergebnis, dass dieselben vor allem durch die Schwerfälligkeit und Unzuverlässigkeit der Pferdefuhrwerke im Vergleich zu den Motorfahrzeugen sowie auch sehr häufig durch Radfahrer verursacht wurden. Dabei erstreckt sich in den Hauptstrassen das Verbot nunmehr auch auf Radler. Während Motorfahrzeuge fast ausnahmslos rasch anfahren und anhalten können, ist das bei den Pferdefuhrwerken, vor allem bei schweren Lastwagen, nicht der Fall. Im Winter kommt noch dazu, dass die Tiere, wie auch auf glattem Asphalt schon im Sommer, leicht ausgleiten. Daher ist die Verordnung auch ein Schutz für die Pferde selbst.

Auto und Kavallerie.

Mit einer grossen Parade nahm das britische XI. Husarenregiment in Aldershot von seinen Pferden Abschied, denn Offieziere und Mannschaften werden mit Automobilen ausgerüstet werden. Dies ist der erste Schritt Englands zur Umwandlung der Kavallerietruppen zu mechanischen Einheiten.

Das Bezirkssekretariat Katowice, ul. Marjacka 3 I. Etg. ist täglich von 8—4 offen. Sprechstunden für Mitglieder von 2—4 Uhr.

Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren

Die Prager Automobilisten 1928 mit 70.000 Kronen und 7000 Stunden Gefängnis bestraft.

Zu Ende des Jahres hatte Prag 9823 Automobile, ferner 3430 Motorräder und Dreiräder, 734 Autodroschken, 63 Motordroschken. 1928 legten 953 Personen die Chauffeurprüfung ab. Im ersten Semester wurden 589 Prüfungen abgelegt. Ferner wurden ausgegeben 4744 Führerscheine, 7488 internationale Fahrscheine, 25.000 Anmeldungen für den Uebertritt der Grenze in Automobilen. Bei der Polizeidirektion wurden 60.129 Interventionen, Informationen und mündliche Anmeldungen in Chauffeur- und Automobilangelegenheiten durchgeführt. In 36.200 Fällen wurden Fahrer und Chauffeure vorgeladen und wegen verschiedener Uebertretung zu insgesamt 70.602 Kronen und 6936 Stunden Arrest verurteilt.

Die Wiener Taxichauffeure als Fremdenführer.

Die österreichische Fremdenverkehrskommission hat beschlossen, für Taxichauffeure unentgeltlich Sprach- und Führungskurse einzuführen. Der Taxichauffeur, der in jeder Grossstadt für jeden Fremden eine Person ist, mit dem er immer wieder in Berührung kommt und dessen Dienste er kaum vermissen kann, als diplomierter Fremdenführer, ist sicherlich ein beachtenswertes Kapitel Fremdenverkehr und Fremdenwerbung. Wien ist in diesem Falle allen Städten vorausgegangen.

Fusion in der französischen Automobilindustrie. — Beteiligung von General Motors.

Zu der Meldung, dass die französische Automobilgesellschaft Citroen in irgendeiner Form Anlehnung an General Motors suche, erfährt die F.Z., dass die Gesellschaft gemeinsam mit der General Motors Corp. eine bedeutende französische Automobilgesellschaft im Fusionswege übernehmen werde. Die näheren Einzelheiten und die endgültige Bestätigung der Absicht stehen noch aus.

Gefängnis und Handschellen für Schnellfahren.

Der besondere Verkehrsgerichtshof in NewYork hat jetzt die Praxis aufgenommen, für zub schnelles Fahren in jedem Wiederholungsfalle unweigerlich Gefängnisstrafen ergehen zu lassen. Vierzehn Uebeltäter wurden am ersten Tage der neuen Ordnung mit Gefängnisstrafen von je ein paar Tagen belegt und mit Handfesseln aneinander befestigt, in das Gefängnis gebracht, wo sie wie jeder andere Sünder Gefängniskleidung anlegen und mit an die Arbeit gehen mussten. — Das Schicksal behüte uns vor der Einfalt solcher Richter.

80 Prozent der Opelaktien verkauft.

Offiziell wurde bisher nicht bekannt gegeben, wie gross das von der Opel-A.-G. an die General Motors Co. verkaufte Aktienpaket ist. Aus zuverlässiger Quelle erfahren wir, dass es 80 Prozent des 60 Millionen-Aktienkapitals, also nom. 48 Millionen Mark zu einem Kurs von 200 Prozent, sind. Weiterhin wurde ein Kredit von 24 Millionen Mark gegeben, so dass das ganze von General Motors bei Opel investierte Kapital 120 Millionen Mark beträgt.

Eine Vorbedingung für einen stärkeren Automobilabsatz in Deutschland ist die Verbilligung der Unterhaltungskosten für das Publikum. Zu diesem Zweck wird Opel die hereingekommenen Mittel zum Teil für den Bau von Grossgaragen verwenden. Zu der Vorgeschichte des Verkaufs des Opel-Aktienpakets an die ausländische Firma wird jetzt bekannt, dass Opel vorher versucht hatte, unter Einbeziehung von Daimler-Benz und Adler eine deutsche Aussenkombination vom leichtesten bis zum schwersten Wagen zu schaffen, die auch den Konkurrenzkampf mit den amerikanischen Firmen hätte aufnehmen können. Die Pläne sind jedoch gescheitert, so dass sich Opel zur Kapitalsbeschaffung an die deutschen Grossbanken wandte. Aber auch dieser Verhandlungen zerschlugen sich, und so wurde die Auslieferung der Aktienmehrheit an die Amerikaner Tatsache.

WARSZAWA.

In Warszawa ist der Tarif für Auto-Droschken um 10 Gr. pro klm. erhöht worden. Es ist zu hoffen, dass die hiesigen Behörden auch die Notwendigkeit der Erhöhung des Tarifs einsehen werden.

*

Die massgebenden Behörden in Warszawa beabsichtigen zuerst bei den öffentlichen Fahrzeugen, wie Autodrroschken, Autobussen usw. eine Schmutzfangvorrichtung einzuführen, damit das vorsbergehende Publikum sowie die Schaufenster und Häuser durch die vorbeifahrenden Wagen nicht bespritzt werden. Die Massregel soll zwangsweise eingeführt werden und wird, das schon ohnehin schwer kämpfende Autodroschkengewerbe noch mehr belasten. U. E. wäre es richtiger die Strassen auszubessern bezw. sauber zu halten.

Kontrolle der Signalinstrumente.

Wie bekannt, darf nach dem alten deutschen Automobilgesetz, das hier noch verbindlich ist, fürs Signalgeben nur eine tieftönige Einklanghupe verwendet werden. Ausgenommen von dieser Vorschrift sind nur die Wagen der Feuerwehr und Sanitätswagen, die auch überall und auf jeden Fall das Vorfahrtsrecht besitzen. Wie uns mitgeteilt wird, beabsichtigt die Polizei in nächster Zeit eine schärfere Kontrolle darüber eintreten zu lassen. — Die Kollegen werden darauf aufmerksam gemacht, um sich vor unnötigen Strafen zu schützen. Insbesondere wird darauf geachtet werden, dass man nicht die sogenannten Klaksons benützt. Darum ist es angebracht diese unvorschriftsmässigen Signalinstrumente besonders in den Ortschaften nicht zu benützen.

POZNAŃ.

Am 3. März d. Js. fand in Poznań die Einweihung der Verbandsfahne der dortigen Ortsgruppe statt, an der ausser den Vertretern des Hauptvorstandes auch die Vertreter der Kollegen aus Pomorze teilnahmen. — Die Feier verlief im grossen ganzen harmonisch. Nach Beendigung der eigentlichen Feier fand eine Konferenz der Vertreter der einzelnen Ortsgruppen bezw. Vereine statt, wobei die Kollegen, welche der Zentrale in Warszawa noch nicht angeschlossen sind, ihre Bereitwilligkeit aussprachen, sich derselben anzuschliessen.

——o:x:o——

Die Strassenbahn-Autobussgesellschaft teilt in einem Schreiben an den Sekretär des Zw. Zaw. Automobilistów mit, dass pro gefahrenen km nur ca. 0 90 Zł. Reinverdienst ist. Und dieselbe Gesellschaft wagt es bei Lohnverhandlungen zu behaupten, dass dem Personal die Löhne nicht aufgebessert werden können, weil kein Verdienst da wäre Pfui über solche Schmutzigkeit. Die Gesellschaft droht den Kollegen Adamczyk persöhnlich haftbar zu machen für den Schaden, der angeblich infolge des Streiks der Chauffeure derselben entstanden ist und dabei obigen Verdienstausfall errechnet. Der Klage sieht Kollege Adamczyk mit Interesse entgegen, da er aus diesem Anlass die Bücher der Gesellschaft verlangen wird und es gerichtlich fest estellt wird, wieviel die Gesellschaft verlangen wird und es gerichtlich festgestellt wird, wieviel die Gesellschaft am km verdient, was für die nächsten Lohnverhandlungen von grossem Wert sein wird.

——o——

Achtung Sprachkursus

Am 14. April d. Js. vormittags 10 Uhr findet in Katowice, Hotel „Central" eine Versammlung der Mitglieder des Zw. Zaw. Automobilistów statt, — welche die Absicht haben, an einem polnischen Sprachkursus teilzunehmen, um ihre Sprachkenntnisse zu verbessern, bezw. die polnische Sprache zu erlernen. An dem Kursus können gleichfalls die Angehörigen der Mitglieder sowie von ihnen eingeführte Gäste teilnehmen. Es wird gebeten, — recht zahlreich zu erscheinen.

Der Vorstand des
Zw. Zaw. Automobilistów, Katowice.

Aus dem Auslande

DEUTSCHLAND.

Festlohn im Berliner Kraftdroschkengewerbe. Nachdem im letzten Jahre der lang erkämpfte Einheitstarif im Kraftdroschk engewerbe eingeführt worden war, griff der Deutsche Verkehrsbund auf seine alte Forderung zurück und versuchte, einen Mindestgarantielohn von RM. 54.— für sechs gefahrene Schichten durchzusetzen. Zu einer Vereinbarung kam es jedoch erst vor dem Schlichtungsausschuss, deren wesentlichste Bestimmung die ist, dass jedem Fahrer für jede Schicht im Durchschnitt von zwei Wochen gerechnet ein Mindestlohn vom M. 8.— garantiert wird. Reparatur- und Instandsetzungarbeiten werden mit RM. 1.— pro Stunde vergütet. Damit ist dem unsinnigen Prozentsystem eine Schranke gesetzt worden. Das Lohnabkommen sieht ferner für jede Schicht einen festen Lohn von RM. 2.50 vor nebst einem Anteil von 25% an der Bruttoeinnahme.

OESTERREICH.

Arbeitsvertrag für die Bediensteten im Autobusbetrieb der Stadt Wien. Der nach langwierigen Verhandlungen für diese Arbeiter abgeschlossene Vertrag sieht eine durchschnittliche Arbeitszeit von 8 Stunden täglich vor; Ueberstunden können gefordert werden, doch darf auf den einzelnen Bediensteten nur eine Ueberstunde täglich entfallen. Das monatliche Gehalt beträgt für Schaffner, Chauffeure und Kartenverkäufer 254 bis 339 S. Bei Ueberstunden wird auf den normalen Stundenlohn ein Aufschlag von 50 % gewährt. Chauffeure und Schaffner erhalten für jeden gefahrenen km 1 Groschen Kilometergeld. Jedem Bediensteten ist an einem bestimmten Tage in der Woche freizugeben. Die nächtliche Ruhepause muss mindestens acht Stunden betragen. Der Vertrag enthält ferner Bestimmungen über jährlichen Urlaub mit Urlaubszuschuss, eine Weinachtsremuneration in Höhe eines halben Monatsgehaltes, Krankenlohn, Dienstkleidung etc. Die Einkommensteuer wird vom Unternehmen getragen. Auf Grund einer besonderen Dienstordnung erwerben die Bediensteten nach gewisser Dienstzeit Ansprüche auf Pension; beim Ableben erhalten die Hinterbliebenen einen Krankheits- und Begräbniskostenbeitrag in Höhe von drei Monatsgehältern.

HOLLAND.

Aus der holländischen Kraftfahrerbewegung. Nach Verhandlungen mit den Unternehmern und Chauffeuren einerseits und der Gemeinde Haag anderseits wurden die Taxameterfahrtarife herabgesetzt. Die Unternehmer erklärten sich damit nur unter der Bedingung einverstanden, dass die Gemeinde mithelfe, den Kraftdroschkenbetrieb populär zu machen. Dies wirkte sich u. a. aus in einer Reihe von Vorschriften der Verkehrspolizei für die Fahrer, die sich in einer Versammlung gegen die fortwährende scharfe polizeiliche Kontrolle aussprachen und beschlossen, am 1. Februar in einen Proteststreik zu treten. Nach eintägigem Streik wurde die Arbeit wieder aufgenommen, um den Weg für neue Verhandlungen mit den Arbeitgebern und der Gemeinde zu ebnen. 200 Chauffeure sind an der Bewegung beteiligt.

Luftverkehrsweg Holland—Indien. Die holländische Zweite Kammer hat einen Kredit von hfl. 730.000 bewilligt, für den das Holländisch-Indische Parlament zwecks Einrichtung eines Luftverkehrsweges nach dieser Kolonie bestimmt hatte. Vor Bewilligung der Summe machte sich eine Opposition geltend; der Kolonialminister, welcher den Antrag unterstützte, erklärte jedoch, dass wenn nicht sofort damit begonnen werde, britische Linien von Singapore und Penang nach Batavia, Holland zuvorkommen würden.

ENGLAND.

Erste Hilfeleistung bei Strassenverkehrsunfällen. Im Zusammenhang mit der in England zu schaffenden allgemeinen Strassenverkehrsgesetzgebung wurde im Unterhaus ein Gesetzantrag eingereicht, nach dem Autobusse, Gesellschaftswagen etc. sowie Strassenbahnen, die abgelegene Gegenden des Landes befahren, wo keine ärztliche Hilfe oder Verpflegung zur Stelle ist, mit einfachem, nicht kostspieligem Material zur ersten Hilfeleistung ausgerüstet werden sollen.

Kostenaufwand der Krankenanstalten (freiwillige Krankenpflege), verursacht durch Autounfälle. Diesen Krankenanstalten kam im Jahre 1928 die Verpflegung von 26 000 Anstaltspazienten und 39 000 zuhausebehandelten, durch Autounfälle verletzten Personen auf 230 000 Pf. zu stehen, wovon ihnen von Versicherungsgesellschaften und den Patienten selbst nur 26 000 Pf. ersetzt wurden. Dies bedeutet eine ganz beträchtliche Sonderbelastung von Wohlfahrtseinrichtungen, die sowieso stets mit grössten finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Immer dringender wird deshalb die Forderung erhoben, dass die Automobilisten für derartige von ihnen verursachte Schäden gerade so aufkommen, wie für den auf sie entfallenden Anteil an der Wegeunterhaltung.

Einheitliches Strassenverkehrssystem. 70 Besitzer von Gesellschafts- (Aussichts-)wagen u. Land-Omnibussen haben sich in London zu einer British Motor-Coach Service Association zusammengeschlossen, um ein einheitliches Strassenverkehrssystem über ganz England zu schaffen. Hauptziel ist die Wahrung der gemeinsamen Interessen. Für London und alle Teile des Landes sind Kraftwagenstationen geplant, die auch dem Umsteigeverkehr dienen sollen. Ferner wird eine Revision der als ungerecht und unsinnig betrachteten Bestimmung über die höchste Fahrgeschwindigkeit — 20 Meilen pro Stunde — angestrebt.

Omnibusverkehr der Eisenbahnen. Die London und North Eastern Railway beabsichtigt, nach Einholung der staatlichen Genehmigung 100 Omnibusse, die von Newcastle aus nach umliegenden Dörfern eine Verbindung schaffen sollen, in den Verkehr zu bringen.

AUSTRALIEN.

Lohnherabsetzung für Kraftdroschkenführer. Die Yellow Cabs-Kraftdroschkengesellschaft in Sidney hat die Löhne ihrer Chauffeure im November v. J. um 10 sh. wöchentlich, von Ł 5 auf Ł 4.10.- herabzusetzen versucht und die Arbeiter gebeten, ihre Forderung auf Ł 5 Feriengeld fallen zu lassen. Zur Beschwichtigung boten sie an, die Fahrprämienzu-

lage von 4 sh. für jedes eine Einnahme von Ł 15 überschreitende Pfund bereits bei einer Einnahme von Ł 13 an zu gewähren. The Advocate, Organ der australischen Eisenbahner, meldet, dass am 22. November v. J. auf den Strassen Sidneys keine einzige Yellow Taxi zusehen war und die Belegschaft in einer Betriebsversammlung mit anschliessender Urabstimmung zu dem Beginnen der Gesellschaft Stellung genommen habe. Weitere Nachrichten fehlen uns.

Eine Automobilstrasse über See.

Der amerikanischen Technik ist ein neues, grosszügiges Werk auf dem Gebiete des Verkehres gelungen. Eine der längsten Brücken, die ausschliesslich dem Automobilverkehr dient und in ihrer Art bisher einzig dastehen dürfte, ist vor kurzem im Staate Virginia fertiggestellt worden. Die neue Brücke hat die respektable Länge von 5 ½ englischen Meilen (etwa 8.8 Kilometer), ermöglicht eine Automobilverbindung zwischen den Städten Newport News, Norfolk und Portsmouth und schliesst damit eine grosse Lücke, die die breite Mündung des James River in den Atlantischen Ozean in der Küstenstrasse für den Kraftwagenverkehr bildete. Das neue Bauwerk, das wie eine schnurgerade Autorennstrecke über Wasser wirkt, wird von zahlreichen, bis zu 35 Tonnen schweren und bis zu 40 Meter langen Pfählen getragen. Für den Schiffsverkehr ist die Brücke mit einem 100 Meter breiten Durchlass ausgestattet, der derart konstruiert ist, dass der betreffende Brückenbogen zwischen zwei gewaltigen 70 Meter hohen Eisentürmen fahrstuhlartig gehoben wird. Bei der Höchststellung können die grössten Schiffe darunter hindurchfahren. Von den Abmessungen dieser merkwürdigen Autowasserstrasse kann man sich ein Bild machen, wenn man erfährt, dass die Kraftfahrer bei dunstigem Wetter das Land nicht zu sehen vermögen und so zeitweise völlig unter dem Eindruck stehen, über das Meer hinzurasen.

New-York hat Sorgen mit den ausrangierten Automobilen.

Die Handelskammer wird der Stadtverwaltung Vorschläge machen über die Beseitigung von ausrangierten Automobilen, die — wie es bisher üblich war — von ihren Besitzern einfach auf einen freien Platz gefahren werden. Man schlägt vor, entweder eine Schmelzofenanlage, zu bauen, wie sie die Stadtverwaltung von Cleveland z. B. schon in Betrieb hat oder man will die alten Wagen in die Gruppe der wertlosen Gegenstände einreihen, die mit städtischen Leichtern abtransportiert und in die See versenkt werden. Man schlägt vor, für diese Art Abtransport einen geringen Betrag von dem ehemaligen Besitzer zu erheben.

Aufenthaltserleichterungen für Automobilisten in Südslawien.

Das Innenministerium hat angeordnet, dass Fremde, welche, mit einem Durchreisevisum versehen, Südslawien im Automobil durchreisen, sich eine Nacht auf südslawischem Boden aufhalten können, was früher Reisenden, welche mit blossem Durchreisevisum versehen waren, nicht erlaubt war. Man erhofft von dieser Massnahme eine Steigerung des Reiseverkehrs in Südslawien.

Flugverkehr in Russland. Der russische Flugverkehrs-Rat hat einen sich auf fünf Jahre hinaus erstreckenden Plan zur Hebung des Flugverkehrs in Russland ausgearbeitet. Demzufolge soll das gesamte Netz in fünf Jahren von 11 500 km im laufenden Jahre auf 40 000 km i. J. 1932/33 ausgebaut werden. Die Schaffung von Luftverbindungen mit verschiedenen Nachbarstaaten ist ebenfalls geplant.

Versicherungszwang für Luftreisende in Spanien Die spanische Regierung hat beschlossen, dass alle Luftreisenden in Spanien gehalten sind, sich gegen die Gefahr eines Unfalles zu versichern. Nach dem vorliegenden Plan haben sich die Fahrgäste gegen eine Prämie von ca 20 Peseten (15 Mark), für 100.000 Peseten (75.000 Mark) zu versichern.

Gerichtliches

Kann man für ein plötzliches Anhalten des Wagens bestraft werden

Am 11. März d. Js. stand vor den Schranken des Sąd Grodzki in Katowice der Kollege Sk., — welcher auf ein im zugestelltes Strafmandat Berufung einlegte. Er soll sich dadurch strafbar gemacht haben, dass er seinen Wagen plötzlich abbremste, sodass ein hinter ihm fahrendes Auto in seinen Wagen hineinfuhr. Statt nun den Führer des zweiten Wagens, der durch Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit das Auffahren verursacht hatte, zu bestrafen, sollte der Kollege, der vorschriftsmässig seine Bremsen in Ordnung hatte, bestraft werden. Diesmal hatte sogar der Staatsanwalt Einsicht und beantragte selbst Freispruch, was auch geschehen ist. Wundern muss man sich jedoch, dass von der Polizeidirektion derartige Strafmandate zur gerichtlichen Entscheidung weitergegeben werden, wodurch dem Staate als auch dem Beklagten nur unnütze Kosten entstehen.

Umreissen einer Person durch ein schleuderndes Fahrzeug

Am 4 März hatte sich der Kollege Cz. vor dem Gricht in Katowice zu verantworten. Derselbe hatte bei Ueberholen eines Pferdefuhrwerks die Bremsen plötzlich scharf anziehen müssen, weil das Fuhrwerk im kritischen Moment plötzlich auf die linke Seite fuhr. Durch das scharfe Bremsen geriet der Wagen ins Schleudern, so dass eine des Weges kommende Frau vom Wagen erfasst und auf die Seite geschleudert wurde. Nach einer guten Verteidigungsrede des Verbandsanwalts wurde der Kollege freigesprochen.

Nicht immer gehen jedoch solche und ähnliche Sachen so glatt ab und es ist jedem Kollegen dringend zu empfehlen beim Fahren die grösste Vorsicht walten zu lassen, und auf die anderen Mitbenutzer der Strasse Rücksicht zu nehmen. Durch Stellung eines guten Anwalts kann man den Kollegen in vielen Fällen behieflich sein, jedoch ist es ausgeschlossen, dass ein Kraftfahrer, dem die Schuld nachgewiesen wird, straflos ausgehen kann. Darum Vorsicht und nochmal Vorsicht!!

*

Am 9. März fand vor dem Sąd Okręgowy in Katowice eine Verhandlung gegen den Kollegen Josef Gołombek aus Zory statt. Derselbe wurde in erster Instanz zu einer verhältnissmässig hohen

Strafe verurteilt, weil er einen sich unvorschriftsmässig auf der Strasse bewegenden Mann beim Anschieben eines Motorrades umgeworfen hat. In der ersten Instanz verteidigte sich der Kollege allein, wogegen in der zweiten Instanz demselben der vom Verband zugestellte Rechtsanwalt zur Seite stand. Das Gericht kam auch zu der Ueberzeugung, dass den Kollegen keine Schuld trifft und derselbe freigesprochen wurde.

*

Am 6. März d. J. wurde der Kollege W. durch das Kattowitzer Gericht verhört, weil er beschuldigt war, Ende v. J. in Zalenze einen Bierkutscher angefahren zu haben, der mit einer Kis e Fla chenbi r über die Strasse gehen wollte. Aus der Verhandlung ergab sich, dass der Ueberfahrene selbst die Schuld trägt, da er unverhofft hinter dem Bierwagen hervorgekommen ist, sodass der Kollege seinen Wagen nicht mehr anhalten konnte. Das Gericht erkannte auf Freispruch. Verteidiger war der vom Verband gestellte Rechtsanwalt.

*

Am selben Tage wurde gegen den Kollegen Wr. verhandelt, der anlässlich einer Probefahrt mit seinem Wagen einen Unfall hatte, wobei er und ein zweiter Mitfahrender ziemlich schwer verletzt wurde. Da der vom Verbande gestellte Anwalt dem Gericht die Unschuld des Kollegen klarlegen konnte wurde auch dieser freigesprochen.

*

Die Firma Socha in Król. Huta stellte im Februar den Kollegen Gr. als Chauffeur an. Die Stellung sollte derselbe erst dann antreten, wenn er neue Wagen, den die Firma bestellt hatte, ankäme. Der neue Wagen kam an und der Kollege wurde nicht angestellt. Von einer Entschädigung an den Kollegen wollte die Firma nichts wissen, so dass zur Klage geschritten werden musste. Auf dem Einigungswege wurde allerdings erst vor Gericht vereinbart, innerhalb 3 Tagen an den Kollegen 50 Złoty als Entschädigung auszuzahlen.

*

Am selben Tage fand vor dem Gewerbegericht in Król. Huta eine Verhandlung gegen die Firma Helga, Król. Huta statt welche ihren Chauffeur grundlos ohne Auszahlung einer Entschädigung für die Kündigungszeit entlassen hatte. Die Firma wurde verurteilt an den Kollegen 225 Zł auszuzahlen. In beiden Fällen verteidigte der Verbandssekretär Kollege Adamczyk.

*

Im Oktober des Jahres 1927 hatte der Kollege Skowroński in Łazisk einen Unfall. Während derselbe mit seinem Wagen durch die Ortschaft fuhr sprang ihm vor den Wagen unversehens ein Kind. Da keine Möglichkeit mehr bestand den Wagen so schnell anzuhalten, wurde dieses überfahren. Die Zeugen bestätigten zum Glück für den Kollegen seine Aussagen, so dass derselbe bei der im vorigen Monat stattgefundenen Verhandlung vom Gericht freigesprochen wurde.

*

Am 26. III. d. J. standen vor den Schranken des Gerichts in Katowice die Kollegen Berger und Demogała, die sich beide wegen schnellen Fahren zu verantworten hatten. Beide bestritten an diesem Tage an der betreffenden Stelle gefahren zu sein. Wegen dieser Angelegenheit fanden schon Termine statt, und es wurden eine ganze Anzahl von Zeugen vernommen. Da den Kollegen nicht positiv nachgewiesen werden konnte, dass sie und kein anderer gefahren sind, wurden dieselben freigesprochen. Mitbestimmend war dabei, dass mit dem betreffenden Wagen zu der Zeit mehrere Chauffeure gefahren sind.

Der Kollege Mendry, der ein Lastauto besitzt, hatte sich vor dem Sąd Grodzki in Katowice zu verantworten, weil er einem Mann seinen Lastwagen führen liess, der keinen Führerschein besass. Trotzdem der Koll. Mendry im guten Glauben gehandelt hatte, da ihm derselbe von einer Firma als Chauffeur empfohlen wurde, musste er die Strafe bezahlen. Er hatte sogar den betreffenden nach dem Führerschein gefragt, welcher ihm auch versicherte einen solchen zu besitzen. Er hatte es jedoch versäumt, sich denselben vorzeigen zu lassen. In diesem Falle wurden beide, Besitzer und Führer, mit je 30 Zł. bestraft.

Kontrolle der Kraftfahrzeuge in Katowice.

Wie den meisten Kollegen bekannt sein wird, ist bei dem Referat für Autowesen bei der Wojewodschaft eine besondere Verkehrspolizei gegründet worden, deren Aufgabe es ist, speziell darüber zn wachen, dass die Verkehrsvorschriften innegehalten werden. Die Beamten sind Fachleute und haben einen besonderen Kurs absolviert. Die Kontrolle ist nicht als eine Schikane gegen die Kraftfahrer gedacht, sondern um die Auswüchse, die im Verkehrswesen bestehen, zu beseitigen. Die Kollegen werden gebeten, dabei mitzuhelfen und im Bedarfsfalle der Polizei anhand zu gehen. Es handelt sich hier speziell um diejenigen Fahrer welche keinen Führerschein besitzen sowie diejenigen Wagen, die eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit darstellen, in dem die Bremsen, Steuerungsorgane sowie andere wichtige Teile nicht in Ordnung sind. Es wurde vielfach bemerkt, dass die Nummernschilder sehr oft unvorschriftsmässig angebracht sind, indem sie teilweise verdeckt oder schräg montiert sind. Ebenso ist es mit dem Nichtsaubermachen der Erkennungstafeln in der Stadt, wo der Chauffeur beim Anhalten in der Stadt dieselben sauber zu machen hätte. Da diese Sachen sehr wesentlich für die Erkennung eines Kraftfahrzeuges sind, hat die Polizei strenge Anweisung, jeden Wagen, der den Vorschriften nicht entspricht, die Zulassungspapiere abzunehmen und der betreffende Wagen muss sich nachher bei der Wojewodschaft stellen, wo er erneut nachgeprüft wird. Aenlich ist es mit der Beleuchtung der hinteren Nummerschilder und es ist den Kollegen zu empfehlen darauf zu sehen, dass die ganze Nummer deutlich zu lesen ist, um sich nicht unnützen Unannehmlichkeiten und Strafen auszusetzen. Ebenso ist darauf zu achten, dass jeder seine Wagenpapiere bezw. Führerschein bei sich und in Ordnung hat, da schon deswegen so manche Strafe bezahlt wurde, wo das Geld bestimmt für bessere Zwecke hätte verwendet werden können.

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, muss Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Nachruf

Wir erfüllen hiermit die traurige Pflicht unseren Mitgliedern bekanntzugeben, dass unser Verbandskollege

Paweł Zajusch

im rüstigsten Mannesalter von 36 Jahren nach einer kurzen Krankheit verschieden ist. Der Verstorbene war in Kollegenkreisen als ein aufrichtiger und stets hilfsbereiter Mensch bekannt. Möge ihm die Erde leicht sein.

Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Śląski

Am 20. März d. J. fand die Beerdigung des Koll Zajusch Paweł statt. Derselbe war Mitglied der Ortsgruppe Katowice unseres Verbandes. Er hätte sich nicht träumen lassen, dass er so unverhofft in der Blüte seiner Kraft sterben müsste. Er starb im Krankenhaus, wohin er zwecks Vornahme einer Blinddarmoperation geschafft wurde. Der Tod trat einige Tage nach der Einlieferung ins Krankenhaus ein. Bis dahin hatte er beinahe bis zu seinem letzten Moment seinen Dienst versehen. Er hinterlässt eine Frau und 2 unversorgte Kinder. Zur Beerdigung selbst, die eine verhältnismässig starke Beteiligung aufwies, erschien auch eine Anzahl von Verbandskollegen, welche auch den vom Verband gestifteten Kranz trugen. Es ist zu wünschen, dass beim Ableben eines Kollegen die Beteiligung an der Beerdigung von Seiten der Verbandsmitglieder als Pflicht betrachtet wird und jeder einzelne hat sich zu bemühen zu einer solchen Beerdigung unbedingt zu erscheinen. Dem Trauerzuge folgten einige Autos mit denen einzelne Kollegen zur Beerdigung gekommen waren. Anzuerkennen ist, dass der Arbeitgeber des Verstorbenen die Firma Krain & Fresser aus Kattowice, bei der der Verstorbene 5 Jahre beschäftigt war, nicht nur durch beinahe vollzähliges Erscheinen des Personals, sondern auch durch Gewährung von materieller Hilfe der Familie des Verstorbenen, ihre Anteilnahme und die Wertschätzung die der Kollege bei der Firma genossen, bewiesen hat. In den Verband hatte der Kollege insgesamt 71 Zł. eingezahlt und war mit seinen Monatsbeiträgen auch in Ordnung. Da er es leider versäumt hatte, den Beitrag für die Sterbekasse zu bezahlen, konnte ihm aus der Unterstützungskasse nicht der volle Beitrag ausgezahlt werden. Der Vorstand entschloss sich jedoch infolge der Notlage der Familie einen Beitrag von 150 Zł. auszuzahlen. Die Kollegen vom Vorstand hätten gern mehr bewilligt, wenn dieses ohne Schaden für die anderen Kollegen, die den Beitrag in die Sterbekasse bezahlt haben, geschehen konnte. Wieder ein Beispiel wie unverhofft der Tod einen Menschen antritt. Der verstorbene Kollege hat sich bestimmt nichts dabei gedacht, als er beim Kassieren der Beiträge unserem Inkassenten erklärte, er denke vorläufig nicht daran zu sterben und mit der Bezahlung der Sterbekasse hätte er noch Zeit. In dem verstorbenen Kollegen betrauern wir eine Persönlichkeit, welche insbesondere in den Reihen der älteren Kollegen, mit denen er jahrelang zusammengearbeitet hat, sich grosser Wertschätzung und Achtung erfreute.

Verbands-Nachrichten

Statut

der Kasa Zapomogowa (Unterstützungskasse) des Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Śląski.

Auf der am 24. März d. J. abgehaltenen Bezirkskonferenz wurde beschlossen, die Statuten, der bei dem Verbande bestehenden Sterbekasse sowie den Namen derselben zu ändern. Vom 1. April d. J. ab heisst die Kasse „Kasa Zapomogowa (Unterstützungskasse) des Zw. Zaw. Automobilistów, Okrög Sląski".

Von dieser Zeit ab sind auch die neuen Statuten massgebend. Das Statut lautet:

1. Anspruch auf die Leistungen der Unterstützungskasse hat jedes Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów bei Todesfall der Frau, sowie bei Todesfall des Mitgliedes die Angehörigen, welche das Mitglied ernährt hat. Bedingung ist jednoch, dass das betreffende Mitglied mindestens 6 Monatsbeiträge in die Verbandskasse des Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Sląski gezahlt hat, 6 Monate Mitglied und nicht mehr wie 3 Monate mit seinen Verbandsbeiträgen sowie den fälligen Extrabeiträgen rückständig war.
2. Die Leistungen sind freiwillige und können gerichtlich nicht eingeklagt werden. Die endgültig entscheidende Instanz ist der Bezirksvorstand des Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Sląski.
3. Bei Todesfall eines Mitgliedes erhalten die Angehörigen, wenn das Mitglied folgende Monatsbeiträge gezahlt hat, und ebensolange Zeit Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Sląski gewesen ist, nachstehende Unterstützung:

   bei 6—60 Monatsbeiträgen 500.— Zł.
   bei über 60 Monatsbeiträgen 1000.— Zł.

   Bei Todesfall der Frau erhalten die betreffenden Mitglieder 50 Prozent obengenannter Sätze.
4. Ausser den unter Punkt 3 angeführten Fällen kann der Bezirksvorstand, wenn es der Stand der Kasse erlaubt, und ein besonderer Notfall vorliegt, eine Unterstützung gewähren.

Beiträge.

5. Der monatliche Beitrag in die Unterstützungskasse beträgt 0,50 Zł., welcher mit den Monatsbeiträgen kassiert wird, indem die Verbandsbeiträge um 0,50 Zł. erhöht werden.

   Die Zugehörigkeit zur Unterstützungskasse ist für jedes Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów Pflicht. Ausser dem regelmässigen Monatsbeitrag von 0,50 Zł. zahlt jedes Mitglied in die Unterstützungskasse bei jedem Todesfall eines Mitgliedes 1 Zł. als Extrabeitrag. Derselbe Beitrag wird von den Mitgliedern bei Todesfällen von unterstützungspflichtigen Angehörigen erhoben. Diese Extrabeiträge sind durch besondere Marken zu quittieren.
6. Die einkassierten Beiträge sind jeden Monat in die Unterstützungskasse abzuführen und

dürfen für andere als für Unterstützungszwecke nicht verwendet werden.

7. Sämtliche Todesfälle, welche die Unterstützungskasse betreffen, sind in der Verbandsfachzeitschrift „Automobilista Zawodowy“ zu veröffentlichen.

Bericht

über die Delegierten-Bezirkskonferenz des Zw. Zaw. Autom., Okręg Sląski

Am 24. März d. Js. fand im Hotel „Central“ — Katowice, ul. Dworcowa — die fällige Jahres-Delegierten-Konferenz obengenannten Verbandes statt, an der 30 Delegierte erschienen sind. Es waren alle Ortsgruppen des Okręg Sląski bis auf die Ortsgruppe Tarn. Góry vollzählig erschienen. —

Nach Eröffnung der Sitzung durch den Bezirks-Vorsitzenden Kollegen Adamczyk begrüsste derselbe die Anwesenden und ging nach Verlesen des Protokolls durch Kollegen Pyka, zur Erledigung der Tagesordnung über. Die Hauptpunkte waren: Fachzeitung, Sterbekasse und die damit verbundene Erhöhung der Beiträge. Nach langer Diskussion wurde beschlossen, die Verbandsbeiträge um 1 Zł. monatlich zu erhöhen, dafür den Mitgliedern die Fachzeitung zu liefern und bei Todesfällen Beihilfen bis zu 1 000 Złoty auszuzahlen. Die näheren Bedingungen sind an anderer Stelle abgedruckt. Die in den Kassen der einzelnen Ortsgruppen zu Unterstützungszwecken vorhandenen Gelder sollen alle in eine Kasse nach Katowice kommen, über welche der Bezirksvorstand verfügt. Dieser Beschluss ist für alle Ortsgruppen des Okręg Sląski verbindlich. Die Beschlüsse wurden einstimmig gefasst. — Zum Bezirksvorsitzenden wurde Kollege Adamczyk einstimmig wieder-gewählt. Beschlossen wurde ferner, dass in den Bezirksvorstand von jeder Ortsgruppe ein Mitglied delegiert werden soll. — Die Namen derselben sind an das Sekretariat binnen einem Monat anzugeben. Die Sitzungen des Bezirksvorstandes haben mindestens jedes halbe Jahr einmal zu erfolgen. Die Ortsgruppen haben ausserdem das Recht nach Katowice je einen Revisor zu delegieren, welche auch mindestens jedes halbe Jahr die Kasse zu revidieren hätten. Die Kasse des Bezirks wird dem Kassierer der Ortsgruppe Katowice anvertraut. Die monatlichen Revisionen der Kasse haben die Revisoren der Ortsgruppe Katowice zu machen. In das Bezirks-Kollegengericht delegiert jede Ortsgruppe einen Vertreter.

Nach Erledigung verschiedener Anträge, auf welche wir später noch näher eingehen werden, wurde die Konferenz um 16 Uhr geschlossen, worauf die Kollegen Delegierten ein gemeinsames Mittagsmahl einnahmen. Jedenfalls kann man feststellen, dass die Konferenz viel dazu beigetragen hat, um das Zusammenarbeiten zwischen den einzelnen Ortsgruppen inniger zu gestalten.

Die Kollegen werden gebeten bei Adressen-Aenderung dieses dem Vorstand mitzuteilen.

Bericht

über die Tätigkeit des Verbandssekretariats des Związek Zawodowy Automobilistów Okręg Śląski, über die Zeit vom 1. 1. 1928 bis 31. 12 1928

Der Verbandssekretär nahm an 122 Sitzungen und Versammlungen der einzelnen Ortsgruppen teil.

Anfang des Berichtsjahres waren ca. 400 Mitlieder, Ende desselben waren es 615 und heute sind es über 700.

Briefe wurden verschickt (an Mitglieder, Behorden, Arbeitgeber u. a.) 4461, wobei 10 Rundschreiben in der Gesamtzahl von 3035 Stueck waren.

Der Sekretär nahm im Interesse des Verbandes an 36 Sitzungen mit anderen Verbänden u. s. w. teil.

Vor dem Gewerbegericht sowie anderen Gerichten verteidigte der Sekretär die Kollegen in 154 Termine, davon waren 86 Termine wegen Lohnstreitigkeiten und 68 Strafsachen. Beendet wurden 37 Lohnstreitfälle, wovon 31 gewonnen und 6 verloren wurden. Ausgeklagt wurden insgesamt für die Mitglieder im Berichtsjahre an Loehnen 6415.— Złoty. Ausserdem wurde auf dem Einigungswege, ohne dass das Gericht angerufen zu werden brauchte, eine grössere Anzahl von Fällen erledigt, wo sich die Arbeitgeber auf Grund der Intervention des Verbandes bereit erklärten, die in Frage kommende Summe zu bezahlen.

Vom Rechtsanwalt wurden ausserdem 42 Fälle, wovon die weitaus grösste Zahl Strafsachen waren zu Ende geführt. Gewonnen wurden davon 29. Bei den Fällen, wo eine Freisprechung des Angeklagten nicht zu erzielen war, hat die Verteidigung des Rechtsanwalts bestimmt dazu beigetragen, das Strafmass herabzusetzen.

Beim Rechtsanwalt sind noch 22, im Verbandsbüro 32 unerledigte laufende Gerichtssachen.

Es wurden auf mehrere hundert Strafmandate Rekurse eingelegt, von welchen ein grosser Teil wirksam war.

Vom Verbandssekretariat wurden insgesamt 38 Artikel geschrieben, welche in Tages- und Fachzei-Ttungen im Interesse des Berufs erschienen sind.

Mit dem 1. Januar 1929 erschien die erste Nummer der Fachzeitung, welche auch in deutscher Sprache erscheint. Die deutsche Ausgabe wird durch das Verbandssekretariat bearbeitet und herausgegeben.

Im vorigen Jahre begann auch die neugegründete Genossenschaft mit dem Verkauf von Bezin und Oel. Lt. Statut derselben gehen 20 Prozent des Verdienstes in die Unterstützungskasse unseres Verbandes.

In zahlereichen Fällen, beinahe täglich wurde in den verschiedensten Angelegenheiten, bei den Behörden, wie Polizei, Wojewodschaft, Magistrat,

mündlich und schriftlich im Interesse der Mitglieder interveniert. Für einzelne Mitglieder wurden Verkehrskarten und verbilligte Pässe ausgearbeitet.

Ausserdem wurden eine ganze Anzahl von Briefen für die Mitglieder geschrieben, sowie verschiedenen Gesuche und anderes ausgearbeitet.

Der Stellennachweis, der beim Verbande eingerichtet ist, vermittelte für 58 Kollegen Stellungen.

Das ist ein kurzer zahlenmässiger Ueberblick über die Tätigkeit unseres Bezirkssekretariats. Natürlich ist nicht mit den angegebenen Zahlen alles erschöpfend geschildert. Es gibt wohl kaum einen zweiten Beruf, der an seinen Verband soviel Ansprüche stellt, wie gerade der Chauffeurberuf, da dieser Stand von allen Seiten, vom Publikum, óon den Behörden und nicht zuletzt von Arbeitgebern und der Tücke des Schicksals verfolgt widr. Diese Generalangriffe können wir am besten abwehren, wenn wir einig und geschlossen vorgehen, denn in der Einigkeit liegt die Kraft. Darum Kollegen, werbet Mitglieder für den Zw. Zaw. Automobilistów.

Ortsgruppe Katowice

Am 7. März fand in Katowice eine Generalversammlung des Zw. Zawodowy Automobilistów statt. Nach Eröffnung der Sitzung durch den I. Vorsitzenden Kollegen Stachuła und Verlesen des Protokolls von der vorjährigen Generalversammlung sowie der letzten Monatsversammlung schritt zur Erledigung der Tagesordnung über, welche diesmal besonders reichhaltig war. Es folgte der Bericht des Vorstandes aus welchem zu ersehen war, dass die Ortsgruppe sich im verflossenen Berichtsjahre gut entwickelt hatte. Anschliessend war der Bericht des Kassierers, aus dem hervorging, dass die Einnahmen im Jahre 1928 14.956,62 Zł betrugen. In dieser Summe war auch der Betrag von 1 278,21 Zł enthalten, welche aus dem Jahre 1927 übriggeblieben ist. Die Ausgaben betrugen insgesamt 12 035,48 Zł, so dass für das Jahr 1929 2 921,21 Zł gutgeschrieben werden konnten. Ausser dieser Summe befinden sich in der Kasse der Ueberschuss vom Vergnügen, sowie die Einnahmen von verkauften Sterbemarken ein Betrag von insgesamt 1 452,— Zł. Die Einnahmen haben sich gegen das Vorjahr mehr wie verdoppelt. Jedoch sind auch die Ausgaben mit der wachsenden Mitgliederzahl ebenfalls gestiegen. — Nicht nur die Unterhaltung des Sekretärs sowie des Hilfspersonals, des Büros kostet Geld. Einen grossen Posten in den Ausgaben nimmt der Rechtsschutz sowie die Fahrten ein, die im Interesse der Organisation gemacht werden müssen. Die Kollegen vom Vorstand sowie die Revisionskommission beraten jeden Monat über alle Ausgaben und bewilligen nur diejenigen, welche im Interesse der Kollegen und der Organisation gemacht werden müssen. Anschliessend an den Kassenbericht, den der Kollege Wrobel gab, stellte Kollege Kutz als Beauftragter der Revisionskommission den Antrag dem Vorstande und dem Kassierer die Entlastung zu erteilen wobei er anführte, dass sich die Kasse in Ordnung befindet. Den Bericht über die Tätigkeit des Kollegen-Gerichts gab Kollege Drozdek.

Hierauf berichtete Kollege Adamczyk über die Tätigkeit des Bezirkssekretariats. Diesen Bericht veröffentlichen wir an anderer Stelle dieser Zeitung. Nachher wurde der Wahlvorstand gewählt zu dem der Kollege Graefrath und Kollege Zielinski gewählt wurden. Danach wurde der I. Vorsitzende sowie 2 Stellvertreter gewählt. Die Wahl war geheim und fand mit Hilfe von Stimmzetteln statt. Als I. Vorsitzender wurde zum wiederholten Male der Kollege Ludwig Stachuła, als seine Vertreter die Kollegen Drosdek und Graefrath gewählt. Als Kassierer wurde der Kollege Wrobel Ludwig, als Unterkassierer die Kollegen Gotzmann und Gawlik gewählt. Schriftführer wurden die Kollegen Pyka, Zielinski und Podbioł. Revisoren die Kollegen Rezny, Gorecki, Czok, Klimsa und Gosławski. Da die Zeit schon sehr vorgeschritten war wurde beschlossen, den Rest der Tagesordnung auf eine in den nächsten Tagen stattfindende Versammlung zu vertagen, welche durch den Vorstand einberufen werden soll.

Die Versammlung fand am 17. März d. i. Sonntag vormittag statt, zu der eine ziemlich grosse Anzahl von Kollegen erschienen ist. Als Erster referierte Kollege Adamczyk überdie Notwendigkeit der Aenderung der Statuten, der beim Verbande bestehenden Sterbekasse, da sich die jedesmalige Einzahlung von 2 Zł bei Todesfall eines Mitgliedes als unpraktisch erwiesen hat, da die Gelder von den Mitgliedern sehr schwer einzuziehen sind. Aus diesem Grunde hatte der Vorstand an die Versammlung den Antrag gestellt, ständige Monatsbeiträge von 50 Groschen für die Kasse pro Mitglied einzuführen und die Extrabeiträge auf 1 Zł pro Todesfall zu beschränken. Dafür soll nicht nur den Hinterbliebenen von den verstorbenen Mitgliedern eine Beihilfe gezahlt werden, sondern auch an Mitglieder, falls denselben die Frau stirbt. Die Sätze, die zur Auszahlung gelangen sowie die Bedingungen wurden bereits in der verigen Nummer dieser Zeitung veröffentlicht. Das Statut soll der Vorstand ausarbeiten und von der Versammlung beziehungsweise Bezirkskonferenz bestätigen lassen.

Danach begründete Kollege Adamczyk die Wichtigkeit des Bestehens einer eigenen Fachzeitung und stellte den Antrag, dass die Kollegen, um der Zeitung die Möglichkeit zum Bestehen zu geben, 50 Groschen monatlich bezahlen sollen. Das finanzielle Opfer, das die Verbandskasse durch das kostenlose Liefern der Zeitung an seine Mitglieder tragen musste, wäre zu gross. Es handelt sich hier speziell um die deutsche Ausgabe, die grosse finanzielle Opfer erfordert, da die Auflage im Vergleich

zu der polnischen Ausgabe klein ist, da sich ihr Ausbreitungsgebiet naturgemäss nur auf den deutsch sprechenden Teil der Kollegen beschränkt. Die Beiträge würden demnach ab 1. April 5 Zł pro Monat kosten, da der Beitrag für die Unterstützungskasse sowie auch für die Fachzeitung zusammen mit den Verbandsbeiträgen eingezahlt werden, und nicht durch besondere Marken quittiert werden. Dafür werden ab 1. April neue Marken eingeführt. Beide Anträge wurden fast einstimmig gegen die Stimmen von 2 Kollegen angenommen, welche den Antrag stellten, die Beiträge noch mehr zu erhöhen, um dafür den Mitgliedern dementsprechend auch mehr Hilfe gewähren zu können.

Anschliessend daran wurde zur Wahl der Tarifkommission geschritten, wobei die Tätigkeit der vorjährigen Tarifkommission kritisiert wurde, welche nicht einmal den Versuch unternahm, in dieser Frage etwas zu tun, und alle Schritte in dieser Angelegenheit dem Sekretariat überliess. Der Kollege Adamczyk wies auf die Wichtigkeit einer solchen Angelegenheit hin und bat die Kollegen solche Leute zu wählen, die auch tatsächlich sich dafür eignen und auch arbeiten werden. Es entspann sich eine sehr lebhafte und interesante Diskussion an der eine ganze Anzahl von Kollegen teilnahm, wobei besonders der Kollege Roll durch seine drastischen Aufführungen den Beifall der Anwesenden hervorrief. Gewählt wurden in die Tarifkommission die Kollegen Kutz, Roll, Południak, Łudczak und Banaszczak.

Nach Wahl des Kollegengerichts, welches sich aus den Kollegen Wieczorek, Nowak, Mandrys, Stencel, Rączka, Kinner, Wilk, Lizboń zusammensetzt, erläuterte Kollege Adamczyk den Anwesenden die Führerscheinfrage und empfahl den Kollegen die Führerscheine rechtzeitig prolongieren zu lassen. Diejenigen Kollegen, welche einen deutschen Führerschein besitzen, der vor dem 16. Juni 1922 ausgestellt ist und seit dieser Zeit hier wohnhaft sind, haben das Recht auch in Polen Automobile zu steuern. Es ist jedoch zweckmässig, dass diese Kollegen sich von der Wojewodschaft eine Bescheinigung ausstellen lassen, dass ihr Führerschein auch hier gültig ist. Alles nähere darüber im Verbandssekretariat und auf den Mitgliederversammlungen. Nach Erledigung einiger kleinerer Sachen wurde die interessante und lehrreiche Versammlung von dem Vorsitzenden Kollegen Stachuła geschlossen

Zu erwähnen wäre noch, dass aus Anlass der am 7. März stattgefundenen Generalversammlung die Firma Karol Mandrys, Auto Elektrizitäts-Werkstätten aus Katowice, ul. Stawowa 8 für die daselbst anwesenden Kollegen Freibiere ausgegeben hat.

KRÓL. HUTA.

Protokoll der Generalversammlung des Zw. Zaw. Automobilistów Ortsgruppe Król. Huta am 8. März 1929.

Um 20.15 eröffnete der 1. Vors. Maiks die ziemlich gut besuchte Sitzung und las die Tagesordnung vor, welche folgende Punkte enthielt: 1. Eröffnung der Sitzung, 2. Verlesen des Protokolls der letzten Sitzung, 3. Tätigkeitsbericht übers verflossene Jahr, 4. Neuwahl des Vorstandes, 5. Wahl der Delegierten zur Bezirkskonferenz, 6. Lokalfrage, 7. Verschiedenes. Nachdem das Protokoll verlesen und einstimmig angenommen wurde, gab Koll. Maiks einen Bericht übers verflossene Jahr unserer Ortsgruppe. Es wurden 13 Monatssitzungen abgehalten, 1 Vergnügen veranstaltet. Gestorben ist der Koll. Schygulsky. Demfolgend erteilte Koll. Maiks unserem Verbandssekretär Koll. Adamczyk das Wort, welcher uns zur Kenntnis gab, dass H. Schwidewsky aus Kattowitz verstorben ist und der Verband auch einen Kranz gespendet hat und bat die Anwesenden seiner zu gedenken und sich von den Plätzen zu erheben. Demanschliessend schilderte Koll. Adamczyk die Tätigkeit unseres Verbandes im verflossenen Jahr, aus welcher hervorging, dass unser Verband sich sehr gut bewährt, und schon vielen Mitgliedern in Straf- und Gerichtssachen zunutze kam. Betreffs Sterbekasse und Fachzeitung, welches Koll. Adamczyk auch anschnitt, wurde gegen eine Stimme beschlossen die Sache der Bezirkskonferenz zur Beschliessung zu überlassen, welche am 24. März d. J. in Katowice tagen wird. Zur Durchführung der Neuwahl wurde Koll. Adamczyk, Hentschel und Przybyłowski gewählt. Der neue Vorstand wurde einstimmig gewählt und setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vors. Koll. Maiks, 2. Vors. Koll. Przybyłowsky, Schriftführer Koll. Czmok und Winterstein, Kassierer Koll. Bartoschek. Ale Delegierte zur Bezirkskonferenz wurden gewählt Koll. Czmok, Przybyłowsky. In Lokalfragen wurde stark darüber Klage geführt, das unser Sitzungslokal schon um 10 Uhr geschlossen wird, und es wurde dem Vorstande überlassen, sich evtl. nach einem anderen Lokal umzusehen, und zur nächsten Sitzung die Mitglieder schriftlich einzuladen. Der Tag der Sitzung wurde auf Montag nach dem 1. jeden Monats festgesetzt. Um 22.00 schloss der 1. Vors. Koll. Maiks die Sitzung.

Czmok, Schriftführer.

——::o::——

Verzeichnis der Ortsgruppen des Z. Z. A.

- Oddział Warszawa, ul. Świętokrzyska 35.
- Oddział Kraków, Plac Matejki 4.
- Oddział Poznań, Dąbrowskiego 42.
- Sekretariat Okręgowy in Katowice (7 Ortsgrupen), ul. Marjacka 3.
- Oddział Łódź, ul. Narutowicza 50.
- Oddział Lwów, ul. Ossolińskich 8.
- Oddział Wilno, ul. Jagiellońska 3.
- Oddział Częstochowa, Kopernika 5.
- Oddział Kielce, ul. Orla 4.
- Oddział Kalisz, ul. Józefińska 8.
- Oddział Rzeszów, Głogów, koło Rzeszowa, Ozóg J.
- Oddział Piotrków, Tryb. ul. Jagiellonów 4.
- Oddział Włocławek, Kościuszki 6, kl. Rada Związków zawodowych, Bettman.

Die Strassenbahn als Verkehrshindernis

Am Plac Wolnosci in Katowice endet bekanntlich das breitspurige Gleis der nach dem Dombrowaer Gebiet neuangelegten Strassenbahn. An der Endhaltestelle erwartet die Bahn den Anschluss an die von Zalenże ankommende Schmalspurbahn und verstellt dobei die Strasse. Wenn nun ein Auto gezwungen ist vor einem der sich dort befindlichen Häuser vorzufahren, so ist dadurch die ganze Strasse versperrt und es ist einem dritten Fahrzeug nicht mehr möglich zwischen der Strassenbahn und dem dort haltenden Auto durchzukommen. Es ist unbedingt notwendig, dass die massgebenden Instanzen sich mit dieser Angelegenheit näher befassen und Abhilfe schaffen. Aehnlich verhalten sich die Zustände auf der Endhaltestelle der vom Park Kosciuszki kommenden Strassenbahn auf der ulica Pocztowa. Daselbst hält die Bahn immer verhältnissmässig lange und behindert dadurch aufs Schwerste den übrigen Fahrverkehr. Es ist als ein grosses Wunder zu betrachten, dass bisher an dieser Stelle noch keine grösseren Unfälle vorgekommen sind. Diese Linie hätte einige Schritte weiter an der ul. Młyńska und ul. Pocztowa direkt am Bürgersteig eine vorbildliche Haltestelle. Zwar ist massgebenden Vertretern des Zw. Zaw. Automob. schon vor langer Zeit versichert worden, dass dieses geschehen wird, jedoch scheint man erst abzuwarten, bis tatsächlich ein grösseres Unglück geschehen ist. — Ganz gefährlich sind die unverhofften Ueberquerungen der Strasse durch die Kleinbahn, welche für einen ortsunkundigen Fahrer direkt katastrophal werden können. Als Beispiel nennen wir nur einige — Chorzów, wo die Strassenbahn von Katowice kommend plötzlich von links nach rechts herüberfährt. Aehnlich ist es mit dem Schneiden der Kurven, wie z. B. in Katowice Ecke ul. Zamkowa und Königshütter Chausses, sowie ul. Pocztowa Ecke ul. Dworcowa. Genau so ist es am Ausgang von Zalenże. Die Behörden müssten bei Erteilung von Konzessionen diese Gesichtspunkte besonders berücksichtigen, da dadurch ein erheblicher Prozentsatz der Unfälle vermieden werden könnte.

Der Unfug mit dem Kreisel-Spielen hat mit dem beginnenden Frühjahr wieder angefangen

Allenthalben kann man wieder diesen groben Unfug begegnen. Passiert nachher ein Unglück, indem ein Kind blindlings hinter seinem Kreisel ins Auto hineinrennt, so ist natürlich grosses Geschrei und nur der Chauffeur kann bloss Schuld sein. Es ist dabei das Schlimmste, dass die Allgemeinheit insbesondere die Eltern und auch die Polizei zu wenig Wert darauf legt. Immer wieder kann man die Gleichgültigkeit beobachten mit der im allgemeinen diesen groben Unfug zusieht. Es ist absolut nichts dagegen einzuwenden, dass Kinder sich auf diese Weise beschäftigen, im Gegenteil, jedoch müssen wir als Berufs-Chauffeure entschieden verlangen, — dass dieses nicht auf der Strasse geschieht.

——o——

Auto-Droschken

In den Tageszeitungen liest man mitunter die unsinnigsten Vorschläge zur Regelung bezw. Verbesserung des Verkehrs mit Autodroschken und Autobussen. Eine Sache jedoch die vielleicht die Wichtigste in diesem Problem wäre, wird scheinbar als nicht ganz dringend nötig vernachlässigt. Es ist das Fehlen eines Telefons am Autodroschken-Halteplatz in Katowice. Trotz dem der Verband der Autodroschkenbesitzer sich seit Jahren die grösste Mühe gibt, dass daselbst ein Telefon aufgestellt wird, und sich sogar angeboten hat, dafür die Kosten zu tragen, machen die massgebenden Instanzen aus unerklärlichen Gründen immer noch Schwierigkeiten. Dabei ist zu bemerken, dass am Halteplatz am Bahnhof Katowice bereits eine öffentliche Fernsprechzelle gestanden hat, obwohl die Anzahl der Autodroschken kaum den zehnten Teil von dem betrug, was sie heute ausmachen. Ueber die Notwendigkeit einer derartigen Einrichtung, die doch gewiss im Interesse der Oeffentlichkeit liegt, ist schon viel geschrieben und geredet worden. Daher möchten wir die Gründe die dafür sprechen hiermit nicht aufzählen, denn es ist eine grosse Unwahrscheinlichkeit, dass sich jemand finden könnte, der Gegengründe vorzubringen hätte. Aber es ist und bleibt eine unerhörte traurige Tatsache, dass man bei uns die Notwendigkeiten, die der Verkehr stellt, nicht einsieht, wogegen man für andere bestimmt nicht so wichtige Sachen immer Zeit und Geld übrig hat.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

Tausende von Zł. kann Dich im Bedarfsfalle der Rechtsschutz kosten. Der Zw. Zaw. Autom. stellt seinen Mitgliedern Sachverständige und fachgemässen Rechtsschutz. Zehn Jahre kannst Du Glück haben, jedoch komme nicht erst dann, wenn Du schon Hilfe brauchst.

Kleine Anzeigen

Ein Rochet - Schneider - Personen - wagen, offen 10/30 P. S. fahrfertig, sehr gut erhalten, 55 000 klm. gefahren, ist für 20 Prozent des Neuwertes zu verkaufen. Anfragen im Verbandsbüro.

* * *

Ein „Puch" Personenwagen, abnehmbare Limusine 6/20 P. S. ist sehr preiswert zu verkaufen.

* * *

Ein Adler-Personenwagen, sehr stabiles Chassi und gesunde Maschine geeignet für Lieferungswagen ist für 1800 zł. zu verkaufen.

* * *

Ein Hansa-Lloyd Lieferungswagen ist billig zu verkaufen.

Gesucht ein Cylinderblock für 8/24 N. A. G. Personenwagen.

Humor

Sie: — Die ganze Nacht konnte ich nicht schlafen, so hast Du geschnarcht.

Er: — Das ist unmöglich. Ich schnarche niemals. Aber ich habe geträumt, dass ich Motorrad fahre. Wahrscheinlich wirst Du das Geräusch des Motors gehört haben.

* * *

— Ich muss Sie leider aufschreiben. Sie fahren ohne Scheinwerfer.

— Sie sind doch vorne am Wagen.

— Ja, aber die brennen nicht

— Ich wollte sie eben anzünden.

— Jetzt ist es schon zu spät. Sie hätten das machen sollen, ehe sie ausgegangen sind.

* * *

Anni: Kannst Du noch nicht Auto fahren? — Der Josef lehrt's Dich doch schon einen Monat?!

Trude: Das ist wahr, wenn er sich jedoch nicht in kürzester Zeit mir nicht erklärt, muss ich mich nach einem anderen Lehrer umsehen.

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Centralny ul. Dworcowa	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica Marjacka 3
Król. Huta	Auf schriftl. Einladung	Restauracja róg ulica Katowicka—Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem ersten jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka szofer, Biała ulica Haułcnowska 47
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Cieszyn	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celeste	Rudolf Zając, ul. Przokopa 34

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.